Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1430**

15. Wahlperiode 16. 07. 2003

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Dörflinger, Peter Weiß (Emmendingen), Conny Mayer (Baiersbronn), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/1251 –

Planungen der Bahngesellschaften Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz in der „Trinationalen Plattform Basiliensis“

Vorbemerkung der Fragesteller

In ihrem im Februar 2003 vorgelegten Memorandum „Trinationale Plattform Basiliensis“ haben die Bahngesellschaften Frankreichs (SNCF/RFF), Deutschlands (Deutsche Bahn AG – DB AG) und der Schweiz (SBB) ihre gemeinsame strategische Gesamtplanung für den Zeitraum 2003 bis 2030 zur Schieneninfrastrukturentwicklung im Bereich Basel zusammengefasst. Hintergrund der Planungen der Bahngesellschaften ist die durch die Studie „Verkehrsführung im Raum Basel“ vom Juni 2002 getroffene Prognose, dass die bestehenden Schienenwege im Raum Basel einem zu erwartenden Zuwachs des Bahnverkehrs in den kommenden Jahrzehnten nicht mehr gewachsen sind. Kernstück der „Bestvariante“ der Studie „Verkehrsführung im Raum Basel“, die in der trinationalen „Plattform Basiliensis“ dargestellt wird und für die die Bahngesellschaften bereits eine Planungsstudie in Auftrag gegeben haben, ist deshalb die Schaffung alternativer Strecken für den Güterverkehr unter Umgehung des Bereiches Basel SBB entlang des Ober- und Hochrheines auf deutscher Seite. Im Zuge des so genannten Bypasses sollen Güterzüge zwischen Frankreich und der Schweiz über die Strecken Mulhouse–Neuenburg–Müllheim (Baden) und Straßburg–Kehl–Appenweier auf die deutsche Rheinseite überführt werden, um dann in Richtung Lötschberg über den Rangierbahnhof Muttenz bzw. östlich von Basel über eine neu zu schaffende Rheinüberquerung zwischen der Hochrheinstrecke der DB AG und der SBB-Linie Pratteln–Stein–Säckingen in Richtung Gotthard weitergeleitet zu werden.

Die drei Bahngesellschaften haben als Ziel vereinbart, die jeweils zuständigen Ministerien der beteiligten Staaten zu veranlassen, ein zwischenstaatliches Abkommen zu schließen, das die auf dieser Stufe zu behandelnden Grundsatzfragen regelt, denen die im Rahmen der „Trinationalen Plattform Basiliensis“ vorgesehenen Lösungen unterfallen.

Vor dem Hintergrund dieser Planungen befürchten die kommunalen Gebietskörperschaften entlang der Bypass-Routen an Ober- und Hochrhein auf deut-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 14. Juli 2003 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

scher Seite zusätzliche Belastungen durch die Umleitung eines erheblichen Güterverkehrsaufkommens auf die deutschen Streckenabschnitte.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung grundsätzlich die Planungen der Bahngesellschaften Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz, wie sie in der „Trinationalen Plattform Basiliensis" vom Februar 2003 niedergelegt wurden?

Es handelt sich um Vorschläge der beteiligten Bahnen zur Entwicklung der Schieneninfrastruktur im Raum Basel, wie sie auch für andere Regionen vorgelegt werden. Diese werden ergebnisoffen durch die Bundesregierung geprüft.

2. Inwieweit war die Bundesregierung in die Planungen der Bahngesellschaften eingebunden und in welcher Form hat sie an der Konzipierung und der Bewertung der Planungsvarianten mitgewirkt?

Die Bundesregierung war in die Planungen der Bahngesellschaften nicht eingebunden und hat an der Konzipierung und Bewertung der Planungsvarianten nicht mitgewirkt.

3. Ist die Bundesregierung bereit und in der Lage, die Planungsüberlegungen der Bahngesellschaften durch eigene Initiativen so auf die politische Ebene zu ziehen, dass den verständlichen kommerziellen Interessen der Bahngesellschaften die übergeordneten Kriterien Lebensqualität der Bevölkerung vorangestellt werden können?

Die Vorschläge der Bahngesellschaften werden gemeinsam mit Frankreich und der Schweiz auf Regierungsebene überprüft. Dabei sind zunächst die Verkehrsentwicklung im Knoten Basel sowie die Kapazität des vorhandenen Netzes zu untersuchen. In die anschließende Überprüfung sollen alle denkbaren Lösungsvarianten einbezogen werden.

4. Welche Informationen hat die Bundesregierung hinsichtlich der zu erwartenden Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens im Großraum Basel bis zum Jahr 2030?

Keine. Die Bundesregierung verfügt für die abzusehende Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens im Großraum Basel nur über eine Prognose bis zum Jahr 2015.

5. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass Prognosen zum Schienenverkehr bis 2012, 2020 oder 2030, wie sie in den Vorplanungen der beteiligten Eisenbahnunternehmen DB AG, SBB und SNCF angestellt werden, nicht sachgerecht sind, nachdem die Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung FE-Nr. 96.578/1999 vom April 2001 keinerlei linienbezogene Prognosen für den Verkehr in die Schweiz enthält?

Die Bahnen haben in ihrer trilateralen Studie die regionalen Wünsche zur Verdichtung des Nahverkehrs sowie Schätzungen und Trendfortschreibungen der jeweils nationalen Verkehrsentwicklung zugrunde gelegt. Eine unmittelbare Vergleichbarkeit der benutzten Vorhersagen ist auf Grund der verschiedenen Betrachtungszeiträume und abweichenden Methodik in den drei betroffenen Staaten jedoch nicht gegeben. Die Erarbeitung einer abgestimmten Ver-

kehrsprognose für den Großraum Basel ist daher aus Sicht der Bundesregierung wesentlicher Teil der von den beteiligten Staaten durchzuführenden Arbeiten.

6. Mit welchen zusätzlichen Güterzugverkehren auf deutscher Seite rechnet die Bundesregierung bis zum Jahr 2030, wenn sie eine Realisierung der strategischen Gesamtplanung, wie in der „Trinationalen Plattform Basiliensis“ dargestellt, zu Grunde legt?

Für eine Realisierung der strategischen Gesamtplanung, wie in der „Trinationalen Plattform“ dargestellt, bestehen derzeit keine Grundlagen.

7. Wird nach Einschätzung der Bundesregierung die Kapazität des neu zu bauenden 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn ausreichen, um auch unter Zugrundelegung der Realisierung der strategischen Gesamtplanung in der „Trinationalen Plattform Basiliensis“ den Güterzugverkehr nachts aus den Orten entlang der Bahnlinie heraus zu halten?

Innerhalb des Prognosezeitraums des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP 2003) bis zum Jahr 2015 reicht die Kapazität des neu zu bauenden 3. und 4. Gleises der Ausbaustrecke Karlsruhe–Basel für die abzusehende Verkehrsentwicklung aus. Dabei wird davon ausgegangen, dass der Güterverkehr der Schiene nicht nur am Tage abgewickelt wird.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, dass in Frankreich die Infrastrukturplanung von Regierung und Parlament festgelegt werden und die Beratungen hierüber am 13. Mai begonnen haben und am 3. Juni 2003 im Senat fortgesetzt werden?

Ja. Der Bundesregierung ist bekannt, dass die französischen Planungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur einer generellen Überprüfung unterzogen werden.

9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass vor dem Hintergrund des in Frage 8 geschilderten Sachverhalts, die in der Plattform Basiliensis vom März 2003 getroffenen Aussagen über zu erwartende Verkehrsströme bei TGV, S-Bahn und Güterverkehr eine reine Spekulation darstellen?

Die in der Plattform Basiliensis enthaltenen Angaben beruhen auf Schätzungen und Trendfortschreibungen. Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

10. Wie verträgt sich nach Meinung der Bundesregierung die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Achim Großmann, in der Fragestunde des Deutschen Bundestages vom 9. April 2003 auf die mündliche Frage 21 des Abgeordneten Peter Weiß (Emmendingen) (Plenarprotokoll 15/39, S. 3205 A), nach der der TGV über die Rheinbrücke Neuenburg fahren solle, mit der Antwort des Ministeriums für Infrastruktur und Transport der französischen Republik auf die Frage des Abgeordneten Armand Jung in der Sitzung der französischen Nationalversammlung vom 11. März 2003, nach der der TGV nicht Straßburg und erst recht nicht Mulhouse erreichen werde?

Die Frage des französischen Abgeordneten und die gegebene Antwort sind dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nicht bekannt.

Ohne nähere Kenntnis des Sachverhalts kann der angebliche Widerspruch nicht kommentiert werden.

11. In welcher Form wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die zu erwartenden zusätzlichen Belastungen der Kommunen entlang der Bypass-Strecke am Oberrhein bereits umfassend in das Planfeststellungsverfahren zum Bau des 3. und 4. Gleises einbezogen werden?

Da für eine Realisierung der Vorschläge der Bahnen derzeit keine Grundlage besteht, werden hiermit zusammenhängende zusätzliche Belastungen am Oberrhein derzeit nicht erwartet.

12. Aufgrund welcher Erwägung hat die Bundesregierung das Projekt Ausbaustrecke Müllheim–Neuenburg(–Mühlhausen) mit 40 Mio. Euro im Kapitel 7.2.3 des Entwurfs zum Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen, obwohl seitens des Landes Baden-Württemberg nur ein Ausbauvolumen von 4 Mio. Euro für den Nahverkehr beantragt worden war?

13. Ist der Ausbau der Strecke Müllheim–Neuenburg(–Mühlhausen) auf zwei Spuren unter Einschluss einer neuen Südkurve bei Müllheim für den grenzüberschreitenden Güterverkehr bereits Bestandteil der Ausbaumaßnahme im Bundesverkehrswegeplanentwurf?

Aus der Oberrheinregion ist mehrfach die Forderung erhoben worden, den TGV Rhein-Rhône über Mülhausen hinaus bis Freiburg zu verlängern. Um dieser Forderung nach dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Ausbaumaßnahme und dem Abschluss einer Vereinbarung mit Frankreich ggf. entsprechen zu können, war der Ausbau der Strecke Neuenburg–Müllheim in den Entwurf des neuen BVWP 2003 aufgenommen worden. Der zweigleisige Ausbau der Strecke für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h wurde überschlägig mit 40 Mio. Euro veranschlagt.

Im Verlauf der Erörterungen des BVWP 2003 wurde entschieden, den Ausbau der Strecke Müllheim–Neuenburg(–Mühlhausen) in die vom Bundeskabinett am 2. Juli 2003 beschlossene Fassung nicht aufzunehmen.

14. Ist der Ausbau der Strecke Appenweier–Kehl(–Straßburg) für den grenzüberschreitenden Güterverkehr bereits Bestandteil der Ausbaumaßnahme im Bundesverkehrswegeplanentwurf?

Der Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier ist als Vorhaben im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 im Teil Schiene berücksichtigt.

15. Welche Auswirkungen haben die Planungen der drei Bahngesellschaften nach Ansicht der Bundesregierung auf die güterverkehrliche Nutzung des Schienenstreckenabschnitts der Rheintalbahn zwischen Appenweier und Basel?

Aus Sicht der Bundesregierung haben die Pläne der Bahngesellschaften keine Auswirkungen auf die güterverkehrliche Nutzung der Schienenwege auf der Strecke Appenweier–Basel. Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

16. Aufgrund welcher Erwägungen wurde nach Erkenntnissen der Bundesregierung die Bypass-Lösung über das deutsche Bahnnetz als „Best-

variante“ bei der Planung der künftigen Verkehrsführung im Raum Basel bewertet?

Für die Auswahl der „Bestvariante“ durch die Bahnen war das Kriterium Kosten maßgeblich. In einer Nutzwertanalyse wurden dann ebenfalls die Kriterien Nutzen, Umwelt und Realisierbarkeit untersucht, wobei jedes Mal die „Bestvariante“ bestätigt wurde. Die Stabilität des Resultats der Nutzwertanalyse wurde mit unterschiedlicher Gewichtung der vier vorgenannten Kriterien überprüft.

17. Mit welchen zusätzlichen Belastungen der Einwohner der Gemeinden entlang der Bypass-Strecken an Ober- und Hochrhein durch Lärm, Feinstäube und Erschütterungen ist nach Ansicht der Bundesregierung auf der Grundlage der zusätzlichen Güterverkehre zu rechnen?

18. Welche Vorkehrungen beabsichtigt die Bundesregierung hinsichtlich des Schutzes der Einwohner der Gemeinden entlang der Bypass-Strecken an Ober- und Hochrhein vor zusätzlicher Belastung durch Lärm, Feinstäube und Erschütterungen zu treffen?

19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Frage möglicher Entschädigungen für Wertverluste von Grundstückseigentümern, die sich aus einer Realisierung des „Schienen-Bypass“ am Hochrhein ergäben, da dort mehrere Wohngebiete unmittelbar tangiert beziehungsweise durchkreuzt würden?

Da für eine Realisierung der Vorschläge der Bahnen zum Bypass Hochrhein derzeit keine Grundlage besteht, erübrigen sich Aussagen über die Wirkungen möglicher Mehrverkehre.

20. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die SBB, Abteilung Infrastruktur Trassenmanagement“, in einer internen Studie aus 2001 unter dem Titel „Kapazität Nord-Süd-Trassenprioritäten“ darstellt, dass durch „geeignete“ und dort im Detail genannte Maßnahmen die erhöhte Kapazität der neuen NEAT-Tunnels, auch ohne den geplanten „Schienen-Bypass“ am Hochrhein ausgefüllt wird?

Die interne Studie ist der Bundesregierung nicht bekannt. Die in der Frage genannte Aussage deckt sich aber mit dem Ergebnis der Untersuchungen für den BVWP 2003, wonach kein Bypass erforderlich ist.

21. Ist der Bundesregierung der Originalbericht der SBB „Strategische Gesamtplanung Basel – Verkehrsführung im Raum Basel – Schlussbericht vom Juni 2002“ bekannt?

Ja. Der trilaterale Bericht der Bahngesellschaften SBB, SNCF/RFF und DB AG liegt der Bundesregierung vor.

22. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass von dem in Frage 21 genannten Originalbericht durch SBB und DB AG nur eine veränderte Form ins Internet eingestellt wurde und bei der im Internet eingestellten Version der im Original auf Seite 13 enthaltene Absatz, nach dem eine großräumige Umfahrung der Schweiz dem verkehrspolitischen Willen der Schweiz widerspräche, fehlt?

Für die Bundesregierung ist dieser Unterschied nicht von Bedeutung. Bei dem Originalbericht handelt es sich um eine einschließlich der Anlagen 67 Seiten

umfassende trilaterale Studie, während der ins Internet gestellte Bericht, die so genannte „Plattform Basiliensis“ nur die Realisierung der „Bestvariante“ in Zeithorizonten beschreibt und einen Vorschlag der Bahnen über das weitere Vorgehen beinhaltet. Schon von daher können die beiden Darstellungen nicht übereinstimmen.

23. Würde die Bundesregierung eine Vorfinanzierung oder eine maßgebliche finanzielle Beteiligung ausländischer (z. B. Schweizer) Verkehrsunternehmen oder des Schweizer Staates für Verkehrsprojekte auf deutschem Hoheitsgebiet in Betracht ziehen und welche Auswirkungen hätte dies auf die Beurteilung des Bypass-Projektes?

Nein. Die Bundesregierung tritt aus grundsätzlichen Erwägungen für die Beibehaltung des Territorialprinzips bei Aus- und Neubauten der Schieneninfrastruktur ein, wonach jeder Staat seine Infrastruktur selbst zu finanzieren hat.

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Realisierungsfähigkeit der Bypass-Planungen als Einzelmaßnahme außerhalb des Bundesverkehrswegeplanes?

Aus Sicht der Bundesregierung besteht für eine Realisierung der Bypass-Planungen keine Grundlage. Damit scheidet auch eine Realisierung außerhalb des BVWP 2003 aus.

25. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Vorarbeiten zu einem zwischenstaatlichen Abkommen zur Regelung der Grundsatzfragen, denen die im Rahmen der „Trinationalen Plattform Basiliensis“ vorgesehenen Lösungen unterfallen?

Angesichts der fehlenden Grundlagen für eine Realisierung der Vorschläge der Bahnen besteht für die Vorbereitung eines entsprechenden zwischenstaatlichen Abkommens derzeit keine Veranlassung.

26. Wie wird sich die Bundesregierung in den Verhandlungen über ein solches zwischenstaatliches Abkommen positionieren?

Auf die Antwort zu Frage 25 wird verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333